Deutscher Bundestag **Drucksache 17/361**

17. Wahlperiode 21. 12. 2009

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Omid Nouripour, Katja Keul, Tom Koenigs, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/168 –

Aufklärung zur nicht erfolgten Entsendung von AWACS-Luftaufklärern der NATO nach Afghanistan

Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem die Bundesregierung in der Tanklasteraffäre dem Deutschen Bundestag und der Öffentlichkeit entscheidende Informationen vorenthalten hat, besteht der Verdacht, dass der Deutsche Bundestag im Juni 2009 in einer Eilaktion zu einem nicht beschlussreifen Mandat gedrängt wurde, um eine Sondersitzung in der Sommerpause oder im Vorfeld der Bundestagswahl zu verhindern.

Bis heute sind wesentliche Voraussetzungen für einen Einsatz von AWACS-Luftaufklärungsmaschinen der NATO in Afghanistan nicht erfüllt. Abgesehen von Georgien haben Aserbaidschan und Turkmenistan die notwendigen Überflugrechte nicht erteilt, sodass die Bundesregierung den vom Deutschen Bundestag bis Dezember 2009 gebilligten AWACS-Einsatz bis auf Weiteres nicht verlängern will. Damit steht die Frage im Raum, seit wann es sich abzeichnete, dass bis zum geplanten Einsatz die Überfluggenehmigungen nicht vorliegen werden.

Ohne vorherige Konsultation und ohne die konstitutive Zustimmung des Deutschen Bundestages einzuholen, stimmte die Bundesregierung am 12. Juni 2009 im NATO-Rat der Entsendung von bis zu vier AWACS-Flugzeugen der NATO nach Afghanistan zu. Die Bundesregierung behauptete, dass eine vorherige Konsultation des Deutschen Bundestages nicht möglich gewesen wäre, weil „bis unmittelbar vor der Sitzung“ des NATO-Rates nicht verlässlich abzusehen war, ob Frankreich seine monatelangen Bedenken hinsichtlich der Finanzierung aufgeben würde.

Mit ihrer Zustimmung im NATO-Rat hatte die Bundesregierung Fakten geschaffen, die der Deutsche Bundestag nicht widerrufen konnte, ohne das Ansehen Deutschlands in der NATO zu beschädigen. Das Parlament wurde in der letzten Sitzungswoche der 16. Legislaturperiode und drei Monate vor der Bundestagswahl genötigt, über einen Einsatz zu beschließen, bei dem noch viele Fragen offen waren und gegen den es in der Bevölkerung und in den Bundestagsfraktionen erheblichen Widerspruch gab.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 17. Dezember 2009 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Der NATO-Oberbefehlshaber (SACEUR) hatte am 17. Juli 2008 erstmals den Einsatz von AWACS-Aufklärungsflugzeugen beantragt. Am 18. Mai 2009 beantragte der SACEUR die Stationierung der AWACS in Konya/Türkei. Nachdem Frankreich seine Vorbehalte hinsichtlich der Beteiligung an einer Finanzierung aufgegeben hatte, stimmte der NATO-Rat am 12. Juni 2009 der Verlegung zu. Nach dem vereinbarten Kostenschlüssel hatte Deutschland 16,6 Prozent, Frankreich 12,4 Prozent der Kosten zu tragen. Für den bis zum 13. Dezember 2009 mandatierten Einsatz von bis zu 300 Bundeswehrsoldaten sollten Zusatzangaben in Höhe von 4,21 Mio. Euro anfallen, davon 3,14 Mio. Euro Personal, 0,73 Mio. Euro Betriebsausgaben und 0,34 Mio. Euro Anteil an der NATO-Gemeinschaftsfinanzierung.

In einem Schreiben an die Vorsitzenden der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN teilten der Außen- und der Verteidigungsminister am 29. Juni 2009 mit: „NATO-AWACS-Maschinen werden (sic!) auf dem Transit von Konya in das Einsatzgebiet die sogenannte Nordroute (führt über Georgien, Armenien, Aserbaidschan, das Kaspische Meer und Turkmenistan) nutzen […]“. Um die Dringlichkeit zu unterstreichen, wurden unmittelbar vor der Bundestagsabstimmung drei der vier AWACS-Maschinen nach Konya verlegt. „Zwei AWACS-Aufklärungsflugzeuge warten auf dem NATO-Stützpunkt im zentralanatolischen Konya auf die deutschen Besatzungsmitglieder zum Flug nach Afghanistan“ (ddp, 2. Juli 2009). Angesichts der Erwartung, dass ohne eine umgehende Zustimmung der Einsatz nicht möglich sei, stimmten am 2. Juli 2009 in namentlicher Abstimmung 461 Abgeordnete für den Antrag der Bundesregierung, 81 lehnten ihn ab, 15 Abgeordnete enthielten sich.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat den Deutschen Bundestag über die geplante Entsendung des luftgestützten Frühwarnsystems der NATO (AWACS – Airborne Warning and Control System) stets zeitnah und auf Grundlage des jeweils aktuellen Kenntnisstandes unterrichtet. Über die Möglichkeit einer Entsendung von NATO-AWACS hat die Bundesregierung bereits im Rahmen der Mandatsdebatte zu ISAF (International Security Assistance Force) im Oktober 2008 unterrichtet. Der Antrag der Bundesregierung vom 16. Juni 2009 erfolgte nach der Entscheidung des Nordatlantikrates vom 12. Juni 2009. Bis unmittelbar vor der Sitzung war nicht abzusehen, ob Frankreich seine über Monate verfestigte Position hinsichtlich der Finanzierung dieses Einsatzes ändern oder ob es sich weiterhin einem Konsens im Bündnis verschließen würde. Die Bundesregierung hat daher keinen Anlass gesehen, den Deutschen Bundestag bereits im Vorfeld dieser Sitzung des Nordatlantikrates über eine möglicherweise zu treffende Entscheidung zu unterrichten. Unmittelbar nach der Sitzung des Nordatlantikrates, am frühen Abend des 12. Juni 2009, unterrichtete die Bundesregierung die Obleute des Auswärtigen Ausschusses sowie des Verteidigungsausschusses über die getroffene NATO-Ratsentscheidung. Mit Schreiben vom 16. Juni 2009 hat die Bundesregierung zudem die Vorsitzenden der Fraktionen des Deutschen Bundestages über die Einzelheiten dieser Entscheidung informiert. In den Sitzungen des Auswärtigen Ausschusses und des Verteidigungsausschusses am 17. Juni 2009 sowie in der 1. Lesung im Plenum des Deutschen Bundestages hat die Bundesregierung ihren Antrag auf Beteiligung deutscher Streitkräfte am Einsatz von NATO-AWACS im Rahmen von ISAF ausführlich dargestellt und begründet.

Die Verlegung der NATO-AWACS nach Konya (Türkei) erfolgte auf Grundlage der Beschlussfassung des Nordatlantikrates vom 12. Juni 2009 und auf Befehl des NATO-Oberbefehlshabers (SACEUR) in Erwartung eines erfolgreichen Abschlusses der Verhandlungen über die Erteilung von Überflugrechten. Die Verhandlungen wurden durch die luxemburgische Regierung geführt, da die NATO-AWACS-Luftfahrzeuge in Luxemburg registriert sind. Luxemburg hat den Nordatlantikrat über die Verhandlungen kontinuierlich unterrichtet. Die Bundesregierung verfügt über keine darüber hinausgehenden Erkenntnisse.

1. Inwieweit gab es in der Bundesregierung mit Blick auf die Bundestagswahl und die lange sitzungsfreie Zeit des Deutschen Bundestages im ersten Halbjahr 2009 konkrete Überlegungen, die Entscheidung über die seit Juli 2008 offene Frage einer AWACS-Entsendung nach Afghanistan zu beschleunigen?

   Wenn ja, was wurde beschlossen, um diese Überlegungen umzusetzen, und wer wurde mit der Umsetzung federführend betraut?

Die durch den Nordatlantikrat auf Ebene der Verteidigungsminister am 12. Juni 2009 beschlossene Entsendung von NATO-AWACS zur Unterstützung von ISAF erfolgte erst, nachdem Frankreich auf dem Treffen der Verteidigungsminister seine Vorbehalte gegen eine gemeinsame Finanzierung dieses Einsatzes aufgab. Es oblag somit nicht der Bundesregierung, das Entscheidungsverfahren in der NATO zu beschleunigen. Die Bundesregierung hat gegenüber ihren NATO-Partnern anlässlich des ersten Antrags von SACEUR auf Einsatz der NATO-AWACS am 17. Juli 2008 und in der Folgezeit wiederholt auf das grundsätzliche Erfordernis einer Mandatierung durch den Deutschen Bundestag für den Einsatz deutscher Soldaten an Bord der NATO-AWACS hingewiesen.

2. Inwiefern wurde der Zeitpunkt der AWACS-Entscheidung im NATO-Rat im Wesentlichen mit beeinflusst von der Tatsache, dass eine Zustimmung des Deutschen Bundestages vor der Sommerpause wünschenswert wäre, weil ansonsten der Deutsche Bundestag in den darauffolgenden Monaten und vor der Bundestagswahl zu einer Sondersitzung zusammenkommen müsste?

SACEUR hat am 17. Juli 2008 erstmals den Einsatz von NATO-AWACS-Flugzeugen beantragt. Nachdem bis zum Dezember 2008 kein Konsens über einen solchen Einsatz erzielt werden konnte, wurde am 5. Dezember 2008 im Nordatlantikrat beschlossen, die Fragen der Finanzierung, Stationierung sowie der Luftbetankung getrennt voneinander untersuchen zu lassen. Am 18. Mai 2009 beantragte SACEUR vor dem Hintergrund erster Untersuchungsergebnisse und als Kompromisslösung eine Stationierung von bis zu vier NATO-AWACS-Maschinen auf der vorgeschobenen Operationsbasis des NATO-AWACS-Verbandes in Konya (Türkei) zur Unterstützung der ISAF-Operation. Dieser Antrag wurde im Rahmen des NATO-Verteidigungsministertreffens – nach Aufgabe des Finanzierungsvorbehalts durch Frankreich – am 12. Juni 2009 in Brüssel gebilligt. Der deutsche parlamentarische Kalender war der NATO und den NATO-Partnern in Grundzügen bekannt. Ausschlaggebend, und durch den deutschen parlamentarischen Kalender nicht vorbestimmt, für den NATO-internen Entscheidungsprozess war allerdings die Haltung Frankreichs.

3. Inwieweit hat die Bundesregierung im Vorfeld der Entscheidung des NATO-Rates vom 12. Juni 2009 gezielt auf Frankreich eingewirkt, seine Bedenken zurückzustellen?

   Welche Zugeständnisse und Anreize wurden Frankreich im Gegenzug in Aussicht gestellt bzw. konkret gemacht?

Die Bundesregierung hat gegenüber Frankreich, wie auch gegenüber anderen NATO-Partnern, anlässlich des ersten Antrags von SACEUR auf Einsatz der NATO-AWACS am 17. Juli 2008 und in der Folgezeit wiederholt auf das Erfordernis einer Mandatierung durch den Deutschen Bundestag für den Einsatz deutscher Soldaten an Bord der NATO-AWACS hingewiesen.

4. Wieso hat Frankreich seinen lang anhaltenden Widerstand plötzlich und in letzter Sekunde aufgegeben?

Die Aufgabe des Finanzierungsvorbehalts war eine souveräne Entscheidung der französischen Regierung, die durch die Bundesregierung nicht kommentiert wird.

5. Wie lautete der Beschluss des NATO-Rats vom 12. Juni 2009 hinsichtlich des AWACS-Einsatzes?

Der Beschluss des NATO-Rates vom 12. Juni 2009 hinsichtlich des AWACS-Einsatzes lautet:

„To agree to commence immediately the temporary deployment of AWACS assets to the NATO Forward Operating Base at Konya, under the arrangements set out in Annex 1.“

Annex 1

„1. Following the discussion among ministers over lunch yesterday, I [der NATO-Generalsekretär] understand that the nation that had objections to characterising AWACS as a critical theatre-level enabling capability has now lifted its objections and, in view of the capability of the AWACS, is willing to accept that the current funding arrangements for ISAF will apply to the exceptional reimbursements via common funding of incremental costs incurred by this deployment.

2. Given that all other nations were prepared to approve this characterisation in the Military Committee, I take it that ministers can agree:

   a. to commence AWACS operations over Afghanistan with immediate effect, initially using the existing NATO Forward Operating Base at Konya;

   b. to apply the resource option as set out in paragraph 1 above;

   c. that efforts to secure a longer-term basing option should continue as a matter of urgency;

   d. to invite all nations to consider contributions which might further support this deployment, and;

   e. that a comprehensive review of the mission would take place after 120 days.“

6. Welche Weisungen haben die NATO und die Bundeswehr zur Einsatzvorbereitung, Verlegung und zum Überflug zwischen 12. Juni und 3. Juli 2009 erteilt?

Am 17. Juni 2009 wurde der NATO-E-3A-Verband Geilenkirchen durch sein vorgesetztes NATO-Hauptquartier angewiesen, ein Minimum von drei E-3A-Flugzeugen zur Unterstützung von ISAF nach Konya (Türkei) zu verlegen. Am 17. Juli 2009 wurde durch das gleiche Hauptquartier die Rückverlegung von Konya nach Geilenkirchen befohlen. Gleichzeitig wurde eine 5-Tage-Bereitschaft für eine erneute Verlegung festgelegt. Am 14. September 2009 wurde der NATO-E-3A-Verband Geilenkirchen erneut angewiesen, ein Kontingent nach Konya zu verlegen, um am 29. September 2009 zunächst einen Einsatzflug nach Afghanistan über Georgien, Aserbaidschan und Turkmenistan durchzuführen. Dabei sollten die Verfahrenswege der Überfluggenehmigungen verifiziert werden. Dieser Flug hat nicht stattgefunden, da die Überfluggenehmigungen entgegen der ursprünglich gegenüber der NATO durch die Anrainerstaaten geäußer-

ten Absicht nicht vorlagen. Am 16. November 2009 wurde daraufhin entschieden, die 5-Tage-Verlegebereitschaft des E-3A-Verbandes aufzuheben.

Auf nationaler Seite wurde am 19. Juni 2009 durch das Bundesministerium der Verteidigung (BMVg) angeordnet, dass die erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen und Planungen für eine Beteiligung am Einsatz von NATO-AWACS im Rahmen von ISAF sicherzustellen sind. Auf Grundlage der konstitutiven Zustimmung zur Beteiligung deutscher Streitkräfte am Einsatz von NATO-AWACS im Rahmen von ISAF durch den Deutschen Bundestag wurde am 2. Juli 2009 durch das BMVg die deutsche Beteiligung am Einsatz von NATO-AWACS im Rahmen von ISAF angewiesen.

7. Wie und auf welche Weise wurde die Bundesregierung bezüglich der noch einzuholenden Überflugrechte für Georgien, Aserbaidschan und Turkmenistan durch die NATO informiert und ein Zeitplan präsentiert, bis wann mit der Genehmigung der Überflugrechte zu rechnen sei?

Am 18. Mai 2009 beantragte SACEUR als Zwischenlösung bis zu einer Stationierung am Persischen Golf eine Stationierung von bis zu vier NATO-AWACS-Maschinen auf der vorgeschobenen Operationsbasis des NATO-AWACS-Verbandes in Konya (Türkei). Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass für einen Einsatz der AWACS über Afghanistan von Konya aus, neben dem Einverständnis der Türkei, das Einholen von Überfluggenehmigungen für Georgien, Aserbaidschan und Turkmenistan erforderlich sei. Zuständig hierfür war Luxemburg als der Staat, in welchem die NATO-AWACS-Luftfahrzeuge registriert sind. Der Zeitplan Luxemburgs für diese Verhandlungen liegt der Bundesregierung nicht vor.

8. Inwieweit war den NATO-Partnern und der Bundesregierung zum Zeitpunkt des Beschlusses in der NATO bzw. zum Zeitpunkt der Verlegung klar, dass noch keine Überfluggenehmigungen vorliegen und eine rasche Entsendung der AWACS-Maschinen nicht zu erwarten ist?

Der Umstand, dass die erforderlichen Überfluggenehmigungen nicht vorlagen, war der Bundesregierung zum Zeitpunkt des Beschlusses des Nordatlantikrates am 12. Juni 2009 bekannt. Sie hat hierüber auch unmittelbar nach der Sitzung des Nordatlantikrates, am frühen Abend des 12. Juni 2009, die Obleute des Auswärtigen Ausschusses sowie des Verteidigungsausschusses unterrichtet. Die Bundesregierung hat auf die noch ausstehenden Überfluggenehmigungen auch in den Ausschussberatungen zum vorgelegten AWACS-Mandat hingewiesen.

9. Wann rechnete die Bundesregierung damit, dass die erforderlichen Überfluggenehmigungen vorliegen würden, und worauf gründete diese Erwartung?

Unmittelbar im Anschluss an den Beschluss des Nordatlantikrates vom 12. Juni 2009 begannen die NATO-Militärbehörden mit dessen Umsetzung. In der Sitzung des Nordatlantikrates am 19. Juni 2009 wurde als Zeitpunkt des Einsatzbeginns Ende Juni 2009 genannt.

10. Ab wann wusste die Bundesregierung, dass die für den Einsatz der AWACS-Flugzeuge notwendigen Überfluggenehmigungen noch nicht ausgehandelt sind und bis zur Mandatserteilung aller Wahrscheinlichkeit nach nicht ausgehandelt sein werden?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

11. Seit wann verhandelte die NATO mit Georgien, um Überflugrechte für einen Einsatz der AWACS-Maschinen in Afghanistan zu erhalten?

    Seit wann liegt die Überfluggenehmigung vor?

Zuständig für die Einholung von Überflugrechten für die NATO-AWACS ist Luxemburg, als der Staat, in welchem die NATO-AWACS-Luftfahrzeuge registriert sind. Die Verhandlungen zu Überfluggenehmigungen begannen unmittelbar im Anschluss an den Beschluss des Nordatlantikrates vom 12. Juni 2009. Luxemburg berichtete am 14. Juli in der NATO, dass die Überfluggenehmigung für Georgien vorliege.

12. Seit wann verhandelt die NATO mit Aserbaidschan, um Überflugrechte für einen Einsatz der AWACS-Maschinen in Afghanistan zu erhalten?

    Wann und wie oft ist es zu offiziellen Gesprächen gekommen?

    Woran ist die Erteilung der AWACS-Überfluggenehmigung bislang gescheitert?

    Wann erwartet die Bundesregierung eine Einigung?

Am 24. Juli 2009 erklärte sich Aserbaidschan bereit, unter bestimmten Voraussetzungen Überfluggenehmigungen zu erteilen. Zu diesen Voraussetzungen gehörte die Teilnahme an einem Testflug, zu welchem es mangels Überfluggenehmigungen für Turkmenistan nicht kam.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

13. Seit wann verhandelt die NATO mit Turkmenistan, um Überflugrechte für einen Einsatz der AWACS-Maschinen in Afghanistan zu erhalten?

    Wann und wie oft ist es zu offiziellen Gesprächen gekommen?

    Woran ist die Erteilung der AWACS-Überfluggenehmigung bislang gescheitert?

Zuständig für die Einholung von Überflugrechten für die NATO-AWACS ist Luxemburg, als der Staat, in welchem die NATO-AWACS-Luftfahrzeuge registriert sind. Die Verhandlungen zu Überfluggenehmigungen begannen unmittelbar im Anschluss an den Beschluss des Nordatlantikrates vom 12. Juni 2009. Turkmenistan hat auf entsprechende Anfragen Luxemburgs nicht reagiert.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

14. Inwieweit verfügt die Bundesregierung über einen Zeitplan, bis wann die benötigten Überfluggenehmigungen vorliegen sollen?

Die Bundesregierung verfügt über keinen Zeitplan, bis wann die benötigten Überfluggenehmigungen vorliegen sollen.

15. Wie erklärt die Bundesregierung die eilige Befassung des Deutschen Bundestages mit der Erteilung des Mandats vor dem Hintergrund, dass der Einsatz der AWACS-Flugzeuge aufgrund fehlender Überfluggenehmigungen noch gar nicht beginnen konnte und bis heute noch nicht begonnen hat?

Die ursprüngliche Absicht zum Einsatz von NATO-AWACS-Flugzeugen ließ sich absehbar im Frühjahr 2009 aufgrund ungeklärter Fragen der gemeinsamen Finanzierung und Stationierung nicht realisieren. Vor diesem Hintergrund bean-

tragte der NATO-Oberbefehlshaber am 18. Mai 2009 den Einsatz der AWACS-Flugzeuge als Interimslösung von Konya (Türkei) aus. Der daraufhin erstellte militärische Ratschlag konnte am 3. Juni 2009 konsentiert werden, sodass der NATO-Rat am 12. Juni 2009 den Einsatz beschließen konnte. Die Entscheidung im Rahmen des NATO-Verteidigungsminister-Treffens zeichnete sich jedoch erst am Morgen desselben Tages ab. Durch den NATO-Ratsbeschluss musste davon ausgegangen werden, dass ein Einsatz unter deutscher Beteiligung unmittelbar bevorstand. Dies machte eine unmittelbare Mandatierung erforderlich, um den auch durch Deutschland mehrfach geforderten Einsatz – zum Schutz der eigenen und alliierten Soldaten – zu ermöglichen. Da der NATO-Ratsbeschluss gleichzeitig Voraussetzung für die Aufnahme von Verhandlungen zu Überfluggenehmigungen war, konnte zu diesem Zeitpunkt der Verlauf der Verhandlungen nicht vorhergesehen werden. Auf die Antwort zu Frage 2 wird ergänzend verwiesen.

16. Inwiefern ist die Bundesregierung bereit, der Zusage des Bundesministers der Verteidigung im Verteidigungsausschuss zu folgen und dem Deutschen Bundestag künftig keine Mandate mehr vorzulegen, bei denen die Voraussetzungen für einen Einsatz nicht gegeben sind?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Voraussetzung für einen Einsatz im Rahmen der NATO ist ein entsprechender Beschluss des NATO-Rates. Die hierbei erforderliche Operationsplanung sowie die damit einhergehende Bereitstellung von Kräften kann erst im Anschluss an die Beschlussfassung erfolgen, da der NATO-Rat Ziel und Umfang des Einsatzes vorgibt. Eine erfolgreiche Kräftegenerierung auf der Grundlage des Operationsplans ist Voraussetzung für die Durchführung der Operation. Deutschland kann Kräfte erst dann verbindlich anzeigen, wenn das Parlament einem entsprechenden Antrag der Bundesregierung zugestimmt hat. Vor diesem Hintergrund sowie unter Berücksichtigung des für das Bündnis notwendigen Solidaritätsprinzips ist es geboten, unmittelbar im Anschluss an einen entsprechenden NATO-Ratsbeschluss national die Voraussetzungen für den Einsatz der eigenen Streitkräfte zu schaffen. Hierzu gehört insbesondere die Mandatierung durch den Deutschen Bundestag. Dies ist nicht zuletzt im Sinne der bündnispolitischen Glaubwürdigkeit geboten. Die Bundesregierung wird sich allerdings dafür einsetzen, dass Einsätze der NATO in Zukunft nur dann im NATO-Rat beschlossen werden, wenn eine verlässliche Prognose über deren Realisierbarkeit vorliegt. Vor diesem Hintergrund hat sich die Bundesregierung entschlossen, eine erneute Mandatierung für die Beteiligung deutscher Streitkräfte am Einsatz von NATO-AWACS im Rahmen der ISAF nur dann zu beantragen, wenn in der NATO die hierfür notwendigen Voraussetzungen zu Finanzierung, Stationierung und Überfluggenehmigungen geschaffen wurden.

17. Wie viele Soldatinnen und Soldaten sowie etwaiges ziviles Personal wurden nach dem Beschluss des Deutschen Bundestages für den AWACS-Einsatz bereitgestellt bzw. auf den Einsatz vorbereitet?

Im Zeitraum vom 3. bis 20. Juli 2009 wurden neun deutsche Soldaten und sechs deutsche NATO-Zivilbedienstete von der NATO-Basis Geilenkirchen zur vorgeschobenen NATO-Operationsbasis in Konya (Türkei) verlegt. Am 18. Juli 2009 erfolgte die Rückverlegung der Kräfte nach Geilenkirchen. Im Zeitraum vom 25. bis 30. September 2009 wurden 22 deutsche Soldaten und zwei deutsche NATO-Zivilbedienstete nach Konya verlegt. Die deutschen Soldaten in Konya waren jeweils Teil der bereits im Grundbetrieb organisch multinationalen Personalzusammensetzung des NATO-E-3A-Verbandes. Weitere drei Crews (20 Solda-

tinnen und Soldaten in multinationaler Zusammensetzung) wurden darüber hinaus am Standort Geilenkirchen für diesen spezifischen Einsatz ausgebildet.

18. Auf welche Stützpunkte wurden zu welchen Zeitpunkten wie viele dieser Soldatinnen und Soldaten sowie ziviles Personal verlegt, um einen AWACS-Einsatz in Afghanistan vorzubereiten?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

19. Wie viele AWACS-Flugzeuge wurden für den Einsatz vorbereitet, welche AWACS-Flugzeuge wurden für welche Dauer auf Abruf für einen bevorstehenden Afghanistan-Einsatz nach Konya oder auf andere Stützpunkte verlegt?

Für den Zeitraum 3. bis 20. Juli 2009 wurden zwei NATO-E-3A-Luftfahrzeuge von Geilenkirchen nach Konya verlegt.

Im Zeitraum vom 25. bis 30. September 2009 befanden sich drei NATO-E-3A-Luftfahrzeuge in Konya (Türkei).

20. Welche Ausrüstung wurde konkret für den Einsatz vorbereitet und zur Verfügung gestellt?

Der NATO-AWACS-Verband stellte zwei bzw. drei Luftfahrzeuge vom Typ NATO-E-3A (militarisierte Version des Flugzeugmusters Boeing 707) sowie ein Transportluftfahrzeug (TCA – Trainer Cargo Aircraft) vom Typ Boeing 707 für den Einsatz bereit. Die notwendige technische Ausrüstung am Boden sowie die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen sind auf der Forward Operating Base Konya (Türkei) bereits im Grundbetrieb vorhanden. Ergänzt wurden die Ausrüstung und die Ausstattung vor Ort durch ein technisches Verlegepaket, Kommunikations-/Informationssysteme, das sog. Mission Support System, Waffen und Munition sowie die Überlebensausrüstung der Luftfahrzeugbesatzungen.

21. Welche Kosten sind durch den Beschluss des Deutschen Bundestages, AWACS-Flugzeuge zur Flugsicherung und Luftraumkoordinierung in Afghanistan zu entsenden, dem Bundeshaushalt tatsächlich entstanden (bitte aufschlüsseln: Personal, Ausrüstung, Transport, Übungen)?

Dem Bundeshaushalt sind durch den Beschluss des Deutschen Bundestages keine einsatzbedingten Zusatzausgaben entstanden. Die Kosten der Verlegung von Teilen des AWACS-Verbandes nach Konya (Türkei) werden im Rahmen des üblichen Betriebs von der NATO getragen, zu dem die Bundesrepublik Deutschland einen Beitrag leistet.

22. Mit welchem Auftrag und welchen Aufgaben wurden die für den AWACS-Einsatz abgestellten Soldatinnen und Soldaten sowie etwaiges ziviles Personal seit dem Mandatsbeschluss betraut?

In den jeweiligen in der Antwort zu Frage 17 aufgeführten Verlegezeiträumen in Konya (Türkei) stand die Vorbereitung der Flugzeugbesatzungen für den Einsatz im afghanischen Luftraum im Vordergrund. Insgesamt wurden zwölf Ausbildungsflüge über türkischem Luftraum durchgeführt, davon vier mit deutscher Beteiligung. Das zivile Personal wurde vorwiegend mit technischen Aufgaben am Boden betraut.

23. Wie viele zivile und wie viele militärische Flugzeuge haben Afghanistan seit dem 1. Juli 2009 überflogen, wie viele insgesamt in den Jahren 2008 sowie bis dato im Jahr 2009?

Die Bundesregierung hat die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) 2008 beauftragt, eine Studie zum mittelfristigen Handlungsbedarf für den Aufbau einer landesweiten zivilen Flugsicherung in Afghanistan zu erstellen. Im Auftrag der KfW führte die Deutsche Flugsicherung daraufhin eine „Fact Finding Mission" durch, deren Ergebnisse im November 2008 vorgelegt wurden. Danach fanden in den Jahren 2006/2007/2008 rund 62 000/67 000/73 500 Flugbewegungen (zivile Überflüge über Afghanistan) statt. Dies entspricht jährlichen Wachstumsraten von ca. 10 Prozent. Für die kommenden Jahre wird eine weitere Steigerung des Flugaufkommens prognostiziert. Für das Jahr 2009 verfügt die Bundesregierung über keine verlässlichen Daten.

Der militärische Flugverkehr bestand im Jahr 2008 aus insgesamt 170 000 Flugbewegungen (zum Vergleich dazu 2005 ca. 90 000 Flugbewegungen). Für 2009 liegen der Bundesregierung keine verlässlichen Daten vor. Vor dem Hintergrund der seit 2009 anhaltenden Aufstockung der ISAF-Truppen kann aber davon ausgegangen werden, dass die militärischen Flugbewegungen weiter zugenommen haben.

Insgesamt ist das Flugaufkommen im Luftraum über Afghanistan in den Jahren 2007 und 2008 stark angestiegen. Im überwiegend zivil genutzten Luftraum oberhalb von 29 000 Fuß sind Steigerungsraten von jährlich 10 Prozent zu verzeichnen. Im Luftraum zwischen 16 000 und 29 000 Fuß, der überwiegend von militärischen Luftraumnutzern beflogen wird, liegt die Steigerung bei 65 Prozent seit Mai 2007; im Luftraum unter 16 000 Fuß bei 58 Prozent. Es wird eine Fortsetzung dieses Trends prognostiziert.

24. Wie viele Beinahezusammenstöße haben sich seit dem 1. Juli 2009 ereignet, und in wie vielen Fällen war militärischer Flugverkehr daran beteiligt?

Afghanistan liegt für den internationalen Flugverkehr auf der Hauptverbindungsroute zwischen Europa und Südostasien. Im Jahr 2008 haben rund 73 500 Flugzeuge das Land auf fünf international vereinbarten Luftverkehrsstraßen überflogen. Dieser Überflugverkehr konzentriert sich täglich auf wenige Stunden und führt zeitlich und räumlich zu einer sehr hohen Verkehrsdichte. Der Verkehr wird wegen fehlender Luftraumüberwachungseinrichtungen – und abweichend von internationalen Standards – prozedural kontrolliert (Staffelung über zeitlichen Abstand). Das derzeitige Verkehrsvolumen ist für diese Art der Kontrolle bereits grenzwertig (im Jahr 2007 wurden ca. 50, im Jahr 2008 ca. 80 kritische Annäherungen bzw. Beinahe-Unfälle registriert. Für 2009 liegen der Bundesregierung keine Daten vor).

Für den militärischen Luftverkehr verfügt die Bundesregierung lediglich über belastbare Zahlen aus dem Jahr 2008. Dabei kam es zu insgesamt 73 Sicherheitszwischenfällen, wovon 31 als kritische Annäherungen bzw. Beinahe-Unfälle deklariert wurden.

Auf die Antwort zu Frage 23 wird ergänzend verwiesen.

25. Wie viele zivile und wie viele militärische Flüge mussten seit dem 1. Juli 2009 aufgrund eines unzureichenden Luftlagebildes oder fehlender Luftraumkoordinierung gestrichen werden?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine belastbaren Daten vor. Allerdings haben die verantwortlichen NATO-Kommandeure seit Mai 2008 mehrfach auf die

Notwendigkeit einer intensiveren Luftraumüberwachung hingewiesen, um den Schutz und die Sicherheit der bei ISAF eingesetzten Soldaten sowie der Zivilbevölkerung zu verbessern. Die Anzahl der 2008 registrierten zivilen und militärischen kritischen Annäherungen bzw. Beinahe-Unfälle gilt als Beleg, welch hohes Risiko mit der Nutzung des afghanischen Luftraums verbunden ist.

26. Wie haben sich die Flugsicherung und Luftraumkoordinierung seit dem 1. Juli 2009 in Afghanistan hinsichtlich Infrastruktur, Personalausbildung und Einsatz sowie Koordination und Kommunikation entwickelt?

Die Flugsicherung in Afghanistan entspricht nicht den internationalen Standards und befindet sich de facto in einem prekären Zustand. Die Schwachstellen offenbaren sich im Bereich der Kommunikation, Navigation, Luftraumkontrolle, Sicherheitseinrichtungen, Administration, Rechtsgrundlagen und Personal. Zu nennen sind hier insbesondere die nicht vorhandene bzw. technisch veraltete Ausstattung der Flughäfen sowie die unbefriedigende Situation im personellen Bereich zum Betreiben eines Flughafens und der Flugsicherungseinrichtungen, die Aus- und Weiterbildung sowie die Lizenzierung von Fluglotsen. Dies erfordert ein langfristiges und auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes Engagement der internationalen Gemeinschaft. Mit einer schnellen Verbesserung der Situation ist nicht zu rechnen.

27. Inwieweit ist die Bundesregierung weiterhin der Ansicht, dass eine Unterstützung der Flugsicherung und Luftraumkoordinierung durch AWACS-Aufklärungsflugzeuge notwendig ist?

Die Bundesregierung teilt die operative Bewertung der verantwortlichen NATO-Kommandeure und sieht unverändert die Notwendigkeit des Einsatzes der NATO-AWACS.

28. Inwiefern beabsichtigt die Bundesregierung, in naher Zukunft auf den Einsatz von AWACS-Flügen zur Unterstützung der Flugsicherung und Luftraumkoordinierung in Afghanistan hinzuwirken, und wenn ja, wie, und mit welchem Zeitplan?

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass der Einsatz von NATO-AWACS angesichts des steigenden Luftverkehrsaufkommens über Afghanistan und vor dem Hintergrund der derzeit noch unzureichenden Möglichkeiten zur Luftraumüberwachung und -koordinierung weiterhin eine dringend erforderliche zusätzliche Fähigkeit für ISAF darstellt. Die Verhandlungen für eine Stationierung in der Golfregion werden seitens der NATO mit Priorität und unter persönlichem Einsatz des NATO-Generalsekretärs fortgeführt.

29. Welche Maßnahmen haben die NATO, die afghanische Regierung oder Dritte seit dem 1. Juli 2009 unternommen, um den nicht stattgefundenen Einsatz der AWACS-Aufklärungsflüge zu kompensieren und die Sicherheit des zivilen und militärischen Flugverkehrs über Afghanistan zu gewährleisten?

Neben den Anstrengungen der internationalen Gemeinschaft für den nachhaltigen Aufbau einer funktionierenden Flugsicherung und Luftraumkoordinierung in Afghanistan, hat Großbritannien angeboten, die ebenfalls zum NATO-AWACS-Verband gehörenden, aber rein national besetzten AWACS-E-3D-Flugzeuge zeitlich begrenzt von Oman aus zur Unterstützung der ISAF einzusetzen.

Derzeit verlegen diese Kräfte in den Oman. Der Einsatz wird auf Basis eines bilateralen Stationierungsabkommens zwischen Großbritannien und Oman am 18. Februar 2010 beendet werden. Darüber hinaus haben sich die USA bereit erklärt, mit nationalen AWACS-Flugzeugen die Luftraumsicherheit zeitweise sicherzustellen.

Auf die Antwort zu Frage 26 wird ergänzend verwiesen.

30. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um Afghanistan bei der Flugsicherung und Luftraumkoordinierung zu unterstützen?

Die Bundesregierung unterstützt den Aufbau einer funktionierenden Flugsicherung und Luftraumkoordinierung in Afghanistan. Neben der Rehabilitierung des Zivilflughafens in Masar-i Sharif gemeinsam mit dem Abu Dhabi Fund for Development sowie des Flugplatzes Tarin Kowt in Kooperation mit der niederländischen Regierung, unterstützt die Bundesregierung insbesondere Konzeption, Lieferung und Installation eines landesweiten Überwachungssystems für Überflüge im oberen Luftraum sowie für Start- und Landeanflüge an ausgewählten afghanischen Flughäfen. Im November konnte die Ausschreibung der erforderlichen Maßnahmen abgeschlossen werden. Das für die Durchführung ausgewählte Unternehmen soll noch im Dezember beauftragt werden. Zudem plant die Bundesregierung, in nächster Zeit eine Übereinkunft mit der australischen Regierung über eine finanzielle Beteiligung Australiens an diesem Vorhaben abzuschließen.

In Ergänzung der skizzierten Infrastrukturmaßnahmen fördert die Bundesregierung auch den erforderlichen personellen Kapazitätsaufbau im afghanischen Luftfahrtsektor. In gemeinsamer Verantwortung unterstützen das Bundesministerium der Verteidigung und das Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung die Ausbildung von zehn Fluglotsen für den Flughafen Masar-i Sharif. Das Auswärtige Amt führt in Kooperation mit Singapur seit September 2009 Trainingskurse für Management- und Verwaltungspersonal afghanischer Flughäfen sowie des afghanischen Transport- und Luftfahrtministeriums durch. Der nächste Kurs ist für Januar 2010 in Singapur geplant.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333